

مهدی چمران:

وزارت مسکن و شورای شهر کنونی منجر به توقف ساختمان سازی شدند

رئیس سابق شورای شهر تهران عملکرد شورای شهر پنجم پایتخت در حوزه حمل و نقل، اجرای حصار شورا برای ورود عضو علی البدل، ثبات مدیریت شهری، حفاظت از باغها و شهرفروشی را مورد نقد و بررسی قرار داد.

به گزارش سایت خبری پرسون، نام مهدی چمران با شورای شهر پایتخت گره خورده، از آنجا که در دوره دوم به عنوان سرلیست آبادگران-گروه کمتر شناخته شده متشکل از متخصصین حوزه شهری و عمران، بر کرسی ریاست شورا تکیه زد و تا سه دوره متوالی به جز یک سالی که عرصه را به احمد مسجدجامعی واگذار کرد؛ شخص دیگری نتوانست ریاست او را در طی یازده سال به چالش بکشد.

ماحصل انتخاب‌های ادوار شورایی که چمران آن را ریاست می‌کرد، نخست محمود احمدی نژاد بود که بعد از دو سال به پاستور رفت و پس از آن محمداقبر قالیباف بود، دوره‌ای که از آن به عنوان ثبات در مدیریت شهری پس از تلاطم‌ها و کشمکش‌های شورای اول، انتخاب‌های شهرداران کوتاه مدت و سپس انحلال شورا بود.

پس از این سه دوره آرامش، شورای شهر پنجم با انتخاب سه شهردار و دو سرپرست رکورد عدم ثبات مدیریت شهری شورای اول را هم شکست؛ عملکردی که به زعم چمران ماحصل اختلاف‌های درون جناحی اصلاح طلبان بود.

چمران که ۴ سال را بیرون از گود نشسته، اکنون به عنوان بهترین فرد می‌تواند عملکرد تخصصی شورای شهر پنجم را در بوته نقد قرار دهد، لذا از او دعوت کردیم، به سوالات مختلف حوزه شهری از جمله فاصله شمال جنوب پایتخت، حمل و نقل، اجرای حصار شورا برای ورود عضو علی البدل، ثبات مدیریت شهری، حفاظت از باغ‌ها و شهرفروشی پاسخ دهد. چمران روی همان صندلی نشست که محسن هاشمی رئیس شورای شهر دوره پنجم در سال ۱۳۹۷ بر آن نشسته و به خبرنگار مهر گفت که تجربه شورای اول مایه عبرت ما شد.

۵ دوره از شوراها را پشت سر گذاشته‌ایم و شورای پایتخت به عنوان مهمترین شورای کشور در دوره اول با عدم ثبات مدیریت مواجه بود، این شرایط با ورود به دوره پنجم دوباره تکرار شد و در این مدت ۴ ساله سابقه تعویض ۳ شهردار و ۲ سرپرست را داشتیم و این تغییرات باعث آسیب‌هایی به پایتخت شد. با این اوصاف، نظر شما درخصوص ثبات شورای شهر چیست؟

وقتی به شورا و شهرداری نگاه مجمع سیاسی داشته باشیم، نتیجه آن همین است. هم در دوره شورای اول و هم پنجم مدیران شهری از یک جناح سیاسی بودند، اما کشمکش‌های درون جناحی میان آنها وجود داشت و باعث شد شهرداری را انتخاب کنند که موفق نباشند.

یک دوره ۴ ساله برای مدیریت شهری دوره کمی نیست و وقت دارد، ایده‌های خود را پیاده کند اما کاهش آن به یک یا دو سال زمان کار را سخت می‌کند.

متأسفانه این روش در کشور ما تبدیل به سنت شده که هر کسی که سر کار می‌آید حتی اگر درون یک جناح باشد اصرار دارد همه مدیرانش را عوض کند، در حالی که ما می‌توانیم ثبات مدیریت آن‌هم در یک مدیریت محلی داشته باشیم.

تاکید می‌کنم اگر دیدگاه‌هایمان را سیاسی کنیم هر که سر کار بیاید به این مصیبت دچار می‌شود.

برخی از اعضای شورای کنونی در یک مدت ۴ ساله قصد استعفا داشتند و بارها بحث شهردار شدن آقای محسن هاشمی مطرح شد، اما سعی شد به عنوان یک خط قرمز اجازه خروج هیچ کسی به شورا داده نشود تا عضو علی‌البدل شورا که شما بودید، وارد شورا نشود. مگر یک نفر مخالف در میان ۲۰ نفر عضو هم جناح چه می‌کرد که آنقدر واهمه وجود داشت؟

واهمه شأن منطقی بود، کسی با تجربه چندین ساله شورا و رشته تخصصی مرتبط و سال‌های سال فعالیت بر روی مسائل شهرسازی بودم و با صراحت و تعهدی که نسبت به اصل مساله داشتم هر چیزی را نمی‌پذیرفتم. حضور حتی یک نفر منتقد در میان بقیه حتی اگر در رأی‌گیری‌ها نتیجه نداشت در سرنوشت شهر تأثیر گذار بود.

در این دوره شورا خیلی بر باغ‌ها و برج باغ‌ها، شهر فروشی و تراکم فروشی و شعارهای عامه پسند مانور داده شد و همچنان ادامه دارد. مثلاً در تبلیغات شهری اعلام کرده‌اند، تراکم نفروختیم این در حالی است که کسی تراکم نخریده است نه اینکه شما نفروختید.

شاهد این امر نیز کاهش صدور پروانه‌های ساخت و ساز است منظور از تراکم نیز تراکم عوارض طبقات ساختمان است. وقتی رکود اقتصادی وجود داشته باشد، ساختمان سازی نیز تحت تأثیر قرار می‌گیرد در واقع ساختمان سازی توسط شورا خوابید و به همین دلیل شاهد افزایش قیمت ساختمان، اجاره بها و کاهش فروش تراکم هستیم.

توقف ساختمان سازی نیز منجر به رکود اقتصادی می‌شود که این اتفاق تعطیلی کارخانه‌ها و کارگاه‌ها و بیکاری کارگران را به دنبال دارد.

به طور کلی وزارت مسکن وقت و شورای شهر کنونی منجر به توقف ساختمان سازی شدند و ضربه بدی به این حوزه وارد کردند. این در حالی است که یکی از راه‌های ایجاد تحول در شهر ایجاد کار است که کار نیز با ساختمان سازی رونق می‌یابد.

یکی از موضوعاتی که توسط اعضای شورای شهر این دوره مطرح می‌شود کاهش فاصله شمال جنوب پایتخت است؛ با توجه به وجود سه مؤلفه در بررسی فاصله شمال و جنوب از جمله فاصله جغرافیایی مناطق که از طریق عملیات‌های عمرانی و راهسازی ها ایجاد می‌شود، اقدامات فرهنگی، پروژه‌های محلی و زیباسازی‌های شهری به نظر شما این دوره مدیریت شهری در زمینه کاهش فاصله شمال جنوب شهر چه میزان موفق بوده است؟ یکی از موضوعاتی که اعضای کنونی شورای شهر در زمینه کاهش فاصله شمال و جنوب پایتخت بر آن تاکید دارند انسان محور کردن شهر است، و مدعی هستند که پروژه‌های دوره‌های گذشته مبتنی بر خودرو محور بودن شهر بوده است. در این باره نظر شما چیست؟

تمامی پروژه‌ها و اقداماتی که در شهر انجام می‌شود برای انسان است در واقع اتوبان و بزرگراه نیز برای استفاده انسان است. اگر همین اتوبان‌ها که در دوره‌های گذشته ساخته شده، نبود نمی‌دانستیم با ترافیک امروزی چه کنیم به علاوه آلودگی هوا نیز چند برابر می‌شد.

به طور کلی تمامی پروژه‌هایی که در شهر انجام می‌شود برای استفاده انسان و با محوریت انسان است این در حالی است که اعضای این دوره با مطرح کردن شعار شهر انسان محور عدم ساخت یا فعالیت خود در زمینه اتوبان‌ها را توجیه می‌کنند. اما باید گفت که مدیریت شهری پنجم در زمینه ساخت اتوبان و فعالیت‌های عمرانی برای کاهش فاصله شمال و جنوب شهر، اتوبان نساخته و حتی اتوبان نیمه تمام یادگار امام را نیز تکمیل نکرده است.

در زمینه اقدامات فرهنگی نیز با یک آمارگیری ساده می‌توان به عدم انجام اقدامی مؤثر و چشمگیر در این زمینه پی برد. در خصوص پروژه‌های محله محور و کوچک که یکی از ادعاهای اعضای شورای شهر است، باید گفت که اغلب پروژه‌ها در دوره گذشته اجرا شده بود.

به عنوان مثال در پایان دوره چهارم مدیریت شهری ۷۵ زمینه چمن در شهری وجود داشت. می‌توانید بررسی کنید و ببینید که در طول مدیریت شهری دوره گذشته چند استخر در منطقه یک و چند استخر در مناطق جنوبی ساخته شده است.

حتی بزرگترین مرکز ورزش جانبازان نیز در شهری ساخته شد ما شعار ندادیم اما عملاً کار کردیم به عنوان مثال احیای بافت فرسوده یکی از موضوعات با اهمیت بود که میزان احیای این بافت در شهر تهران از چندین شهر هم بیشتر است بافت فرسوده دارای آیت‌م‌هایی از جمله ناپایداری ساختمان، ریزدانی بافت‌ها و باریک بودن معابر است.

ما برای این بافت فرسوده کار شجاعانه ای انجام دادیم اما روی آن تبلیغ نکردیم به طوری که عوارض بافت فرسوده را صفر کردیم سپس به دولت پیشنهاد دادیم که برای احیای این بافت ۵۰ درصد تسهیلات بدهد هر چند که هنوز هیچ ریالی از سوی دولت پرداخت نشده است با صفر شدن عوارض بافت فرسوده نیز در همان سال تصویب این قانون میزان ساخت و ساز در بافت فرسوده ۲۵ درصد رشد یافت به طور کلی میزان افزایش نوسازی در تهران نسبت به وسعت این شهر از تمام شهرهای کشور بیشتر است.

ما انتظار داشتیم این دوره مدیریت شهری که با دولت نیز همسو بود بتواند برای احیای بافت فرسوده وام کم بهره ایجاد کند اما این اتفاق نیفتاد

یکی از ادعاهای مدیریت شهری دوره پنجم در خصوص شهر انسان محور احداث پیاده راه است در این خصوص نظر شما چیست؟

در زمینه پیاده راه نیز اقدام به خواست و مؤثری در این دوره انجام نشده است چرا که پیاده راه باغ سالار که مربوط به دوره گذشته بوده دیگری پیاده راه بازار بوده که در همین حد مانده و رشدی نداشته و پیاده‌راه مهم دیگری نیز نداشتیم. ضمن اینکه هر سال درصد بالایی نسبت به سال قبل، میزان صدور پروانه کمتر شده و این طبیعی است که از صدور پروانه از ۳۰ میلیون متر مربع به ۶ میلیون در سال برسیم.

باید یادآور شوم که از گفتن واژه تراکم، منظورم برای عوارض ساختمانی است نه تراکم غیرقانونی که تخلف است و باید محاکمه شود، ولی وقتی ساخت و ساز خوابیده و رکورد اقتصادی است و دولت ساختمان سازی را خواباند و باعث افزایش قیمت ساختمان شده است، در نهایت قیمت ساختمان و اجاره بها بالا می‌رود.

در حالی که ساختمان سازی یکی از راه‌هایی است که در کشورهای در حال توسعه با فروش بیشتر مصالح و خدمات مرتبط می‌توانیم تحول اقتصادی ایجاد کنیم.

بنابراین اینکه ساخت و ساز در شهر خوابیده است هنر نیست و تنبلی است و به اقتصاد شهر ضربه زده‌ایم. شهرداری و وزارت مسکن و شهرسازی در این شرایط مقصر هستند و شعارهای ژيگولی پسند ما را به این شرایط رسانده است.

مصوبه برج باغات خیلی در این دوره مورد هجمه قرار گرفته و از آن به عنوان عامل باغ کشی در تهران یاد شد و در با لغو آن مصوبه‌ای با عنوان خانه باغ جایگزین شده که طی ۲ سال گذشته موفق نبوده و استقبالی از آن نشده است، برای برون رفت از شرایط موجود و حفظ باغات چطور باید عمل شود؟ آیا مصوبه برج باغات باعث از بین رفتن باغات تهران بود؟

متأسفانه ما تبلیغات نداشتیم و شاید هم نمی‌خواستیم تبلیغ کنیم اما مردم می‌دانند و مهم‌تر خدا می‌داند که واقعاً تلاش خارق‌العاده ای شد تا سرانجام

باغات تهران به این مرحله برسد که اصلاً شورای شهر بتواند نسبت به باغ بودن و یا باغ نبودن یک پلاک نظر بدهد.

قانونا دیوان عدالت هرچه شورا رأی به باغ بودن پلاکی می‌داد آن‌را لغو می‌کرد و معلوم نبود چه کسی در شهر باید تصمیم نهایی را بگیرد، مدتی به کمیسیون ماده ۱۴ مسکن شهرسازی دادند و مدتی دادگستری، مدتی سازمان فضای سبز اما دیوان عدالت همه را خلاف قانون می‌دانست چون در قانون اشاره شهر صریحی نداشت.

تا اینکه من نماینده تهران در شورای استان‌ها شدم و از این طریق قانون باغات را در مجلس اصلاح کردیم و شورای نگهبان ایراد گرفت که شورای شهر نمی‌تواند کار اجرایی انجام دهد و ما بحث کردیم که تشخیص باغات کار اجرایی نیست و این یک کار فنی و مشورتی است و شورا به طور کلی نظر می‌دهد اما شورای نگهبان قبول نکرد بعد از تلاش در مجلس حدود دو سال در سه کمیسیون مجمع تشخیص تصویب شد و حتی گفتند بر شدت آن بیافزایید که ما قبول نکردیم و تصویب شد که شورای شهر آخرین جایگاه تصمیم‌گیری درباره باغات است.

پرونده شکایات باغات بسیار زیاد بود اما با اجرای این طرح و تصویب آن در شورای عالی معماری و شهرسازی، بدون اینکه درختی قطع شود در شهر تهران با قیمت قابل توجه زمین، باغداران تنها در ۳۰ درصد از زمین خود تنها در زیربنای قبلی ساخت و ساز ۸ طبقه صورت می‌گرفت، به این ترتیب نه سازنده ضرر می‌کرد و درخت آسیب می‌دهد و مردم تشویق می‌شدند.

اما با قانون ساخت ۲ طبقه در باغات، نه تنها باعث حفظ درختان نمی‌شود که فرد درختان را از بین می‌برد و جریمه آن‌را هم می‌پردازد و در نهایت پول آن را از مشتری می‌گیرد و به این ترتیب قیمت مسکن هم دوباره بالا می‌رود.

ممکن است در اجرای طرح قبلی اشکالاتی پیش آمده و تخلفاتی رخ داده بود، اما متخلف را باید به دادگاه معرفی می‌شد نه اینکه قانون را لغو کنیم.

توقف ساختمان سازی فرسوده های شهر فرسوده‌تر و در مقابل زلزله مخاطره آمیز می‌شود و ساختمان سازی هم خوابیده است و مسکن گران شد برای اینکه تنها یک شعار تبلیغاتی را پیش ببرند.

برج باغ هم اصطلاحی بود که دلالت مسکن روی این طرح گذاشتند، این قانون برای حفظ باغات بود. در حالی که تعداد طبقات از ۸ طبقه بیشتر نبود.

حالا سوال من از شهروندان تهرانی این است که درختان باغات تهران را چه کسی کاشته است، در شهری که در زمان پایتخت شدنش باغ شهر بوده است؟ خب معلوم است این درختان را مردم کاشته بودند و خودشان باید حفظ کنند و هرچقدر شهرداری با جریمه جلوی آن بایستند اگر بخواهند درخت را خشک کنند به راحتی خشک می‌کنند و جریمه آن‌را طبق قانون می‌پردازند اما از میزان فضای سبز شهر کاسته می‌شود.

با قانون حاکم الان اگر در خانه کسی درخت باشد به عنوان یک دشمن به آن نگاه می‌کند، چون مرتباً از سوی شهرداری چک می‌شود و باید این نگاه باید عوض می‌شد.

حفظ باغات باقیمانده تهران به حفظ تنفس شهر کمک می‌کند؟

بله قطعاً، سرانه فضای سبز باغات با آمدن ما به شورا ۲ برابر شد. در این دوره سعی کردیم باغات بزرگ را حفظ کنیم در حالی که برای صاحب آن انگیزه‌ای برای حفظ نبود.

ثبت املاک قانونی بود که امکان تفکیک باغات را می‌داد در حالی که زیر دو هزار متر نباید تفکیک می‌شد و با اداره ثبت به توافق رسیدیم. سپس باغات بزرگی که گران قیمت بود اما امکان ساخت برای صاحب آن نبود.

در یکسال تنها در منطقه ۱، ۶ باغ خریداری شد که باغ سلیمانی، مستوفی الممالک از جمله آنها بود. که آن موقع حدود ۴۰ تا ۶۰ میلیارد برای خریدش استفاده شد و تبدیل به پارک شد و مردم استفاده می‌کنند.

باغات کوچک هم خوب است اما تأثیر چندانی ندارد. باغات کن اجازه داده شد که کاربری تفریحی ایجاد کند که علاوه بر درآمد از درختان مثمر از محیط هم حسن استفاده کند.

چرا در این دوره در توسعه فضای سبز موفق نبودند؟

این به خاطر ضعف مدیریتی است. ما پیشنهاد کردیم که قلعه مرغی بوستان شود و پیشنهاد این بود که ۲۰ درصدش ساختمان سازی شود و به مرکز تجارت جهانی شود.

چرا مدیریت شهری پنجم با وجود هم طیفی سیاسی با دولت در این دوره در نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی موفق نبود؟ شما چطور سهم دولت را برای توسعه حمل و نقل عمومی با وجود تعارضات سیاسی می‌گرفتید؟

ما به جناح و گرایش سیاسی دولت کاری نداشتیم و می‌گفتیم این پول برای مردم است و باید حق مردم را بگیریم.

از دولت اول آقای روحانی هم برای ساخت مترو به صورت سالانه پول گرفتیم و ما به التفاوت قیمت بلیت مترو اتوبوس را هم دریافت می‌کردیم اما

برای رسیدن به این هدف مرتباً به سازمان برنامه و بودجه و خواہش و تمنا می‌کردیم چون وظیفه‌مان بود.

یادم هست که وقتی رئیس جمهور چین به ایران آمد سه موضوع برای فاینانس را مترو را در اولویت سوم گذاشتند، اما به دلیل عدم ارتباط مناسب سیاسی با چین و نداشتن سفیر در این کشور فاینانس‌ها عملیاتی نشد.

هم اکنون تهران حداقل به هزار واگن مترو نیاز دارد. متروی تهران تونل، ایستگاه دارد اما سرفاصله حرکت قطارها در برخی خطوط به ۱۵ دقیقه می‌شود و در خط جدید قطار نمی‌آید.

سرفاصله‌ها باید به ۳ دقیقه برسد تا رشد مسافران مترو به دو برابر برسد تا فاصله‌ها بیشتر حفظ شود

البته که ۵۰ درصد هزینه حمل و نقل عمومی را باید دولت بپردازد و فاینانس کند و بانک‌های دولتی باید تضمین کنند اما برای تضمین باید به اندازه کافی مطمئن باشند و این کار ساده نیست ما برای یکی از این فاینانس‌ها یک بار ۳۰۰ امضا جمع کردیم.

امروز حمل و نقل تهران در شرایط بحرانی به سر می‌برد. درحالی‌که وقتی ما مدیریت شهری را تحویل دادیم تهران ۷ هزار دستگاه اتوبوس داشت اما این عدد اکنون با مستهلک شدن اتوبوس‌ها و عدم جایگزینی به ۶ هزار دستگاه به زور می‌رسد.

طبق قانون طرح جامع ترافیک فکر می‌کنم تا ۱۴۰۴ تهران باید ۱۱ هزار اتوبوس داشته باشیم و برای سال ۱۴۰۰ پیش بینی شده بود که ۹ هزار اتوبوس داشته باشیم اما می‌بینیم که به دلیل کمبود اتوبوس در شرایط کرونایی مردم باید ساعت‌ها باید منتظر اتوبوس بایستند و بعد هم با تراکم بسیار زیادی از اتوبوس استفاده کنند.

۸۲.۵ درصد از قیمت اتوبوس را باید وزارت کشور و ۱۷.۵ درصد را شهرداری و بخش خصوصی بپردازد. تازه بخش خصوصی را هم ما ایجاد کردیم تا راننده بهتر و بیشتر با اتوبوس کار کند اما در سال‌های ۹۶ و ۹۷ که پول کم داشتیم نزدیک به هزار دستگاه اتوبوس در یکسال گرفتیم.

در سال‌های آخر که اتوبوس داخلی استاندارد شهری نبود، شهرداری خودش خرید حتی گمرک و سود بازرگانی را هم پرداخت کردیم همچنان استفاده می‌شود و اگر نبود شهر دچار بحران جدی می‌شد البته اینها هم دارد به سن فرسودگی می‌رسد.

مترو تا پایان دوره چهارم چه میزان پیشرفت داشت؟

از ۸ خط مترو تقریباً تمام کردیم و خط ۶ و ۷ مانده بود البته خط ۶ افتتاح شد و گفتند امنیت ندارد اما چند ماه بعد با همان شرایط افتتاح شد. کمبودهایی که وجود داشت در همه خطوط بوده و به تدریج رفع می‌شد.

خط ۷ هم آماده بود نیمی از آن افتتاح شد اما گفتم بگذارید چیزی هم برای دوره بعد باقی بماند اما از آن ایستگاه‌هایی که حدود ۹۰ درصد آماده بود برخی هنوز افتتاح نشده است.

با آمدن ما به شورا ساخت یک ایستگاه مترو ۵۰ میلیارد بود و الان می‌گویند هزار میلیارد است البته من این عدد را قبول ندارم فکر می‌کنم با ریخت و پاش‌ها این عدد می‌شود.

تخصص ما قناعت بود و برخی از اعضای شورا که در دوره‌های قبلی بودند هم این را می‌دانند.

منبع: مهر